

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

03/2022



Warszawski
Transport
Publiczny

Dłuższe metro

ZAKRĘCENI POSZUKIWANI

SAMODZIELNI, OGARNIĘCI, LUBIANI

Pomożemy Ci zdobyć **uprawnienia**

Zapłacimy za Twój kurs



Zeskanuj kod **QR**
i dowiedz się więcej





Oferujemy atrakcyjne wynagrodzenie i ciekawą pracę.

Więcej informacji znajdziesz na warszawa.praca.gov.pl/kierowcy

---



Warszawski Transport Publiczny



Urząd Pracy m.st. Warszawy

















ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Łukasz Majchrzyk, Wiktor Paul, Leszek Peczyński, Magdalena Potocka

Opracowanie graficzne, skład i łamanie:
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Ostatnie dni to czas wielkiej pomocy dla naszych sąsiadów zza wschodniej granicy – Ukrainy napadniętej przez Rosję. Do naszego kraju przyjeżdżają ukraińskie rodziny bo chcą u nas schronić się przed wojną. Przyjmujemy ich z otwartymi sercami, gościmy w domach, wspomagamy jedzeniem i piciem. I dobrym słowem, bo to też w tym trudnym dla nich czasie ma znaczenie.

Warszawa przyjęła ok. 300 tys. uchodźców. W naszym mieście znaleźli pomoc i nowy dom. I Warszawski Transport Publiczny ma w tej pomocy swój skromny udział. Wspomagamy wolontariuszy na dworcach, transportujemy ich do miejsc noclegowych, przewozimy dary. Instruktorzy nadzoru ruchu zabezpieczają przewozy, są nasi informatorzy. Dzięki decyzji prezydenta miasta uchodźcy mogą jeździć WTP bezpłatnie; aby ułatwić im korzystanie z metra, otworzyliśmy po jednej bramce wejściowej do metra. Do wielu punktów wsparcia dla uchodźców przekazaliśmy także ulotki i plakaty z podstawowymi informacjami na temat poruszania się po Warszawie komunikacją miejską. Odpowiednie oznaczenia umieściliśmy także na przystankach i na wyświetlaczach w taborze. Oby wojenny koszmar skończył się jak najszybciej.

Największym komunikacyjnym wydarzeniem tego roku będzie otwarcie nowych odcinków drugiej linii metra. Podziemna kolej przekroczy granicę dzielnic i dotrze na Bemowo (i tak też będzie nazywała się pierwsza stacja w tej dzielnicy) oraz dojedzie w głąb Targówka – na osiedle Bródno. Już się do tego przygotowujemy – przygotowaliśmy projekt zmian w komunikacji, które pozwolą jak najlepiej wykorzystać ten najsprawniejszy w dużych miastach środek transportu i jednocześnie poprawić połączenia naziemne między osiedlami i dzielnicami. I teraz czekamy na opinie i wnioski – rozpoczęły się konsultacje społecznie. Zapraszamy na spotkania online, „na żywo", można też do nas napisać. Czekamy do 7 maja.

Dużo miejsca w tym numerze poświęcamy transportowi szynowemu – poza metrem zajmujemy się też tramwajami. Tramwaje Warszawskie ogłosiły prawdziwy wysyp inwestycji – w terenie trwa już budowa torów na ulicy M. Kasprzaka, kilka innych przedsięwzięć jest na różnych etapach przygotowań. Historycznie też piszemy o szynowcach – odkrywamy zapomnianą już historię nietypowego zielonego torowiska.

Życzymy przyjemnej lektury

Zmiana kolejowego rozkładu jazdy

Zmienił się kolejowy rozkład jazdy. Wybrane pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej linii S1 i S2 kursują przez Warszawę Centralną lub na trasach skróconych. Utrzymane jest wzajemne honorowanie biletów Zarządu Transportu Miejskiego i Kolei Mazowieckich.

Zarządca infrastruktury kolejowej – spółka PKP Polskie Linie Kolejowe, kontynuuje przebudowę stacji Warszawa Zachodnia, co ma największy wpływ na kursowanie pociągów linii S1 i S2 oraz Kolei Mazowieckich. Rozkład jazdy linii S3 zmienił się nieznacznie.

Linia S1

Dla linii SKM S1 zostały wprowadzone niewielkie przesunięcia godzin odjazdów i przyjazdów na stacje. Dodatkowo jedna poranna i popołudniowa para pociągów kursuje na trasie skróconej Otwock – Warszawa Zachodnia – Otwock. Wieczorem jeden pociąg z Otwocka do Warszawy Zachodniej jedzie przez dalekobieżną linię średnicową i stację Warszawa Centralna z pominięciem przystanków Warszawa Stadion, Warszawa Powiśle, Warszawa Śródmieście i Warszawa Ochota.

Linia S2

Największe zmiany dla SKM S2 zostały wprowadzone w kilku porannych kursach w kierunku Sulejówka Miłosny i jednym wieczornym w drugą stronę. Cztery pierwsze pociągi do Sulejówka kursują przez dalekobieżną linię średnicową i stację Warszawa Centralna z pominięciem przystanków Warszawa Ochota, Warszawa Śródmieście, Warszawa Powiśle i Warszawa Stadion. Ostatni nocny pociąg z Sulejówka kończy bieg na stacji Warszawa Wschodnia.

Linia S3

Rozkład jazdy pociągów dla linii S3 jest podobny do obowiązującego obecnie. Dla wybranych kursów zostały wprowadzone kilkuminutowe przesunięcia odjazdów i przyjazdów na stacje.

Honorowanie biletów

Bilety ZTM (wszystkie rodzaje, z uwzględnieniem stref biletowych) oraz uprawnienia do ulgowych lub bezpłatnych przejazdów (z zachowaniem zasad obowiązujących w pociągach przyspieszonych w ramach oferty „Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD") są honorowane w pociągach Kolei Mazowieckich na odcinkach:

- Legionowo – Warszawa Centralna (linia lotniskowa)
- Legionowo – Warszawa Zachodnia (przez Warszawę Gdańską)
- Otwock – Warszawa Wschodnia
- Warszawa Zachodnia – Pruszków
- Warszawa Zachodnia – Warszawa Główna
- Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia
- Warszawa Zachodnia – Warszawa Służewiec
- Warszawa Wschodnia – Sulejówek Miłosna.

Pasażerowie z biletami kartonikowymi ZTM, które nie zostały wcześniej skasowane, powinni je „skasować" przez trwałe napisanie na ich odwrocie daty i godziny rozpoczęcia przejazdu, w formacie 24-godzinnym, czyli np. 13.03.2022 godz. 06: 55. Osoby posiadające bilety zakodowane na kartach muszą je wcześniej aktywować w pojeździe WTP lub bramce metra. Można to zrobić także, po zgłoszeniu się, u kierownika pociągu.

Bilety Kolei Mazowieckich (do odpowiednich stacji oraz okresowe, sieciowe itp.) są honorowane:

- w pociągach SKM linii – S1 (na całej trasie), S2 (na całej trasie) i S3 (na odcinku Warszawa Zachodnia peron 9 – Legionowo)
- w autobusach ZTM wybranych linii w obu kierunkach na odcinkach: 136 PKP Wola (Wolska) – rondo Zesłańców Syberyjskich; 154 PKP Wola (Kasprzaka) – Dw. Zachodni; 167 PKP Wola (Kasprzaka) – rondo Zesłańców Syberyjskich; 178 PKP Wola (Kasprzaka) – rondo Zesłańców Syberyjskich; 184 PKP Wola (Kasprzaka) – Dw. Zachodni; 186 PKP Wola (Wolska) – rondo Zesłańców Syberyjskich; 414 PKP Wola (Wolska) – rondo Zesłańców Syberyjskich; 523 PKP Wola (Wolska) – Dw. Zachodni i N43 PKP Wola (Wolska) – rondo Zesłańców Syberyjskich.

Rozkład jazdy Szybkiej Kolei Miejskiej jest dostępny ma stronie internetowej WTP w zakładce „Rozkłady jazdy".

Rozkład jazdy pociągów Kolei Mazowieckich można sprawdzić na mazowieckie.com.pl.



Warszawska Szybka Kolej Miejska z sześcioma nowymi pociągami

Szybka Kolej Miejska dysponuje już sześcioma nowymi pojazdami z puli 21 zamówionych w nowosądeckim Newagu. W tym miesiącu do stolicy przyjechały ostatnie dwa czteroczłonowe pociągi. W maju przewoźnik rozpocznie odbiory dłuższych, pięcioczłonowych jednostek.

Pod koniec lutego nowe pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej zadebiutowały w rozkładzie jazdy zabierając na pokład pasażerów linii S2. Na trasie łączącej lotnisko Fryderyka Chopina z Sulejówkiem Miłosną dwa połączenia obsługują nowoczesne Impulsy 2. - Nowe pociągi przejechały już w sumie ponad 10 tysięcy kilometrów. Cieszą nas dobre opinie i rosnąca liczba podróżnych – mówi Alan Beroud, prezes zarządu Szybkiej Kolei Miejskiej. W lutym z połączeń na linii S2 skorzystało prawie 366 tysięcy pasażerów. To niemal 63% więcej niż w poprzednim roku – dodaje.

Ostatnie dwa czteroczłonowe pociągi przyjechały do Warszawy w zeszłym tygodniu. Wkrótce rozpoczną jazdy testowe. W maju Szybka Kolej Miejska rozpocznie odbiory techniczne pięcioczłonowych jednostek, których zamówiła 15. Dłuższe pojazdy pojawią się na najpopularniejszej linii S1.

Dzięki inwestycji Szybkiej Kolei Miejskiej pasażerowie mają do dyspozycji więcej miejsc w godzinach szczytu, a także wygodne miejsca na wózek, duży bagaż czy rower. Składy są wyposażone w ładowarki USB, gniazdka elektryczne, biletomaty, nowoczesny system informacji pasażerskiej oraz defibrylator AED.

Wartość kontraktu realizowanego przez Newag wynosi blisko 668 milionów złotych brutto, z czego blisko 203 miliony pochodzą z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020. Umowa z producentem obejmuje także przeszkolenie pracowników w zakresie obsługi pociągów oraz siedmioletnie serwisowanie.

Szybka Kolej Miejska działa na terenie aglomeracji warszawskiej, stanowiąc istotny element Warszawskiego Transportu Publicznego. Jest piątym – w oparciu o liczbę pasażerów – kolejowym przewoźnikiem w Polsce. Zapewnia mieszkańcom stolicy i okolicznych gmin wygodny dojazd do pracy czy szkoły, przewożąc rocznie ponad 20 milionów osób. Pociągami SKM można podróżować po Warszawie, dojechać do Lotniska Chopina i podwarszawskich miejscowości: Otwocka, Legionowa, Radzymina, Sulejówka czy Pruszkowa. ■



Tramwaj na ulicy M. Kasprzaka

Rozpoczęła się budowa trasy tramwajowej na ulicy M. Kasprzaka. Prace obejmą odcinek prawie 3,5 kilometra. Pasażerowie pojadą tu w 2023 roku.

Na otwarcie tramwaju na M. Kasprzaka czekają mieszkańcy szybko rozbudowujących się osiedli na Odolanach i okolic ulicy Jana Kazimierza. Nowa trasa zapewni szybki dojazd do dwóch stacji metra – Rondo Daszyńskiego i Rondo ONZ. Podróż potrwa zaledwie kilka minut. Tramwaj dowiezie też pasażerów do przystanku kolejowego Warszawa Wola. Prace będą prowadzone na odcinku o długości niemal 3,5 km. Między ulicą Wolską a Skierniewicką zostaną wybudowane nowe tory – około 2,3 km. Już istniejące na Wolskiej i na M. Kasprzaka, o długości ok. 1,2 km, zostaną zmodernizowane.

Pasażerowie będą odjeżdżali z nowo wybudowanych przystanków: przy ulicy Płockiej, w sąsiedztwie przystanku kolejowego Warszawa Wola oraz przy ulicy J.K. Ordona. Wszystkie będą przystosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, opiekunów z dziećmi w wózkach i seniorów.

W ramach inwestycji zostaną posadzone 94 nowe drzewa: klony, jesiony, wiązy i dęby, a także trawy ozdobne, byliny i krzewy. Tory na Kasprzaka, tak jak na Grochowskiej, zostaną obsadzone rozchodnikiem.

Budowa nowej trasy tramwajowej zgodnie z planem ma się zakończyć w 2023 roku. Wykonawca ma 20 miesięcy na realizację zadania od października ubiegłego roku. Do tego czasu nie będą wliczane 3-miesięczne okresy zimowe, od połowy grudnia do połowy marca – jeden z nich właśnie się kończy. ■

Dokumentacja dla tramwaju na Modlińskiej

Podpisano umowę na studium techniczno–ekonomiczne nowej linii tramwajowej wzdłuż ulicy Modlińskiej. Wykonawca będzie miał niecały rok na przygotowanie dokumentacji.

Studium techniczno–ekonomiczne to początek przygotowań do budowy nowej linii tramwajowej. Nim robotnicy wbiją pierwszą łopatę na budowie, będzie trzeba przeprowadzić analizę oddziaływania inwestycji na środowisko, czyli uzyskać decyzję środowiskową, przygotować projekt budowlany i dostać pozwolenie na budowę. Najważniejsze jednak jest pozyskanie funduszy na inwestycję, np. ze środków UE – ale żeby móc z nich korzystać, potrzebna jest szczegółowa dokumentacja.

Jaka będzie nowa trasa?

Tramwaj wzdłuż ulicy Modlińskiej będzie przedłużeniem trasy, która dziś prowadzi ulicą Jagiellońską, wzdłuż terenu dawnej fabryki samochodów FSO i kończy się pętlą pod trasą Armii Krajowej. Dalej pobiegnie ona nad Kanałem Żerańskim i wzdłuż ulicy Modlińskiej, aby połączyć się z trasą z Młocin na Winnicę. Wykonawca dokumentacji zaproponuje, jak mają przebiegać nowe tory przez węzeł drogowy Jagiellońskiej i trasy AK. To jedno z bardziej skomplikowanych zadań, bo być może nie obejdzie się bez przebudowy niektórych estakad. Tańsze rozwiązanie może polegać na obejściu torami całego węzła od zachodu wzdłuż brzegu Wisły.



Studium pomoże też wybrać wariant przebiegu trasy przez nowe osiedla na Starych Świdrach. Tory pobiegną prosto wzdłuż ulicy Modlińskiej do al. płk. R. Kuklińskiego albo przez Myśliborską, bliżej planowanych nowych osiedli na terenach dawnej fabryki domów. Zakładana jest też możliwość budowy dodatkowej trasy do przystanku kolejowego Warszawa Żerań, a także pętli dla tramwajów i autobusów wraz z parkingiem przesiadkowym przy ulicy Familijnej. Inwestycję będzie można podzielić na etapy – które z nich zostaną zrealizowane i w jakiej kolejności, zależeć będzie od funduszy. Wykorzystana zostanie także ekspertyza techniczna, dzięki której Tramwaje Warszawskie sprawdziły, jak wykorzystać istniejący most nad Kanałem Żerańskim.



Tramwaj wzdłuż Modlińskiej – planowana trasa została uwzględniona w koncepcjach urbanistycznych w ramach przeprowadzonych warsztatów „Osiedla Warszawy”. W opracowaniach dla terenów Polfy Tarchomin, a także obszaru Starych Świdrów, tramwaj wskazano jako podstawowy rodzaj transportu publicznego.

Dokumentację opracuje firma DATABOUT z Warszawy za kwotę 1 mln 470 tys. zł netto. Prace potrwają 320 dni. ■

Tramwaj wzdłuż Pola Mokotowskiego – jest przetarg

Ogłoszono przetarg na zaprojektowanie trasy tramwajowej wzdłuż Pola Mokotowskiego. Nowe tory mają połączyć Ochotę i Mokotów.

Nowe tory pobiegną od pętli tramwajowej ulicą S. Banacha, J i J. Rostafińskich i św. Andrzeja Boboli, gdzie połączą się z istniejącymi przy Rakowieckiej. To element magistrali tramwajowej Wola – Wilanów. W ostatnich dniach Tramwaje Warszawskie wybrały ofertę na budowę innego fragmentu tego połączenia – odcinka do Wilanowa. Zakładają przebudowę istniejących torów na ulic S. Banacha, przebudowę pętli tramwajowej, a także przebudowę torów na Rakowieckiej wraz z modernizacją pętli Kielecka. Łącznie trzeba będzie zbudować około 1,5 km nowych torów i przebudować ponad 2 km istniejących. Przewidziano jedną nową parę przystanków – przy skrzyżowaniu Banacha i Żwirki i Wigury.

Zamówienie jest podzielone na trzy fazy. Pierwsza będzie polegała na przygotowaniu dokumentacji środowiskowej. Kolejne to wykonanie projektu budowlanego, następna faza to wsparcie techniczne i nadzór autorski nad realizacją inwestycji. Wykonawca będzie musiał też uzyskać wszelkie decyzje administracyjne, jak np. pozwolenie na budowę. Kolejnym etapem realizacji inwestycji będzie ogłoszenie przetargu na budowę nowej trasy tramwajowej, ale będzie to uzależnione od finansów i możliwości korzystania np. z środków UE. Termin składania ofert mija 12 kwietnia. Szacowana wartość całego zamówienia to 3,667 mln zł netto.



Metro zmieni ulicę Kondratowicza w „aleję tysiąca drzew"

Już niedługo pociągi metra dojadą na Bródno. Koniec prac pod ziemią wiąże się z ich intensyfikacją na powierzchni. Ulica L. Kondratowicza zmieni się przy tej okazji nie do poznania.

Ulica L. Kondratowicza zmienia się na całym kluczowym odcinku, czyli od Rembielińskiej do św. Wincentego. Na każdym z obu krańców na mieszkańców czekać będą nowe stacje drugiej linii metra. Przebudowa na powierzchni realizowana jest w ramach wspólnego przedsięwzięcia Zarządu Transportu Miejskiego, Metra Warszawskiego i Zarządu Dróg Miejskich.

Specjaliści od budowy podziemnej kolei rewitalizują tereny w rejonie stacji C21 Bródno (u zbiegu ulic L. Kondratowicza i Rembielińskiej) i C20 Kondratowicza (na wysokości budynku urzędu dzielnicy). Prace w tym rejonie wchodzą w ostatnią fazę. Okolice te powinny być gotowe wraz z oddaniem do użytku samych stacji, prace budowlane zakończą się w sierpniu tego roku.

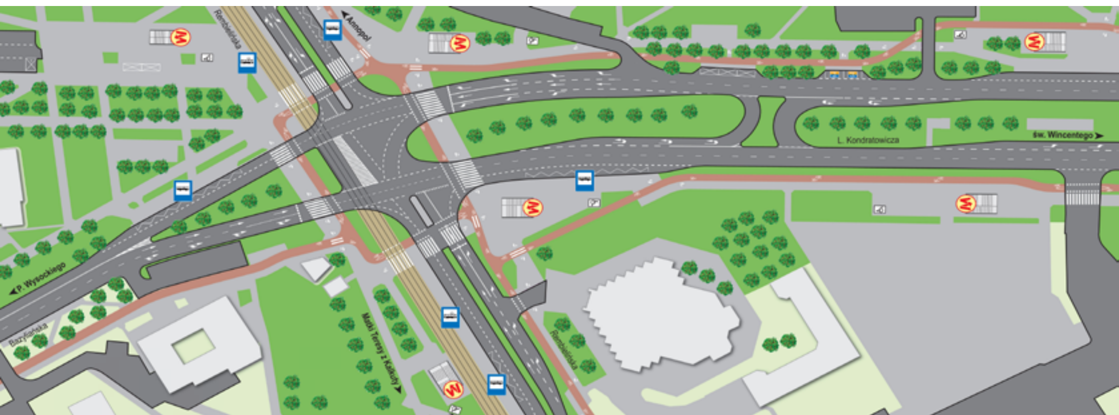
Odcinek pomiędzy stacjami przebuduje ZDM. Wcześniej znajdowało się tutaj zaplecze budowy wykonawcy metra, teraz można przystąpić do prac na powierzchni a teren przejęli już drogowcy. Przebudowa ulicy L. Kondratowicza na tym odcinku potrwa do końca roku. Przez cały czas trwania prac autobusy Warszawskiego Transportu Publicznego będą dojeżdżały na Bródno i dowoziły pasażerów do otwartych stacji metra.

Tysiąc drzew dla Kondratowicza

Warszawa dobrze wykorzystuje szansę, jaką daje konieczność wybudowania jednej z głównych arterii Targówka niemalże od podstaw. Ulica L. Kondratowicza jest niezwykle szeroka, liczy sobie aż 60 metrów i posiada pokaźny pas dzielący między jezdniami. To rezerwa pod trasę tramwajową, planowaną w tym miejscu dekady temu. Zamiast niej powstało metro, a przestrzeń na powierzchni czeka duża przemiana.

Istniejące szpalery drzew zostaną uzupełnione i rozbudowane. Pojawi się ich ponad 700, będą to głównie klony, graby i lipy. Dla porównania dziś na tym odcinku jest ich około 300. Oznacza to, że po zakończeniu wszystkich prac ulica L. Kondratowicza stanie się „aleją tysiąca drzew".





Towarzystwa dotrzyma im 136 tysięcy krzewów w różnych gatunkach oraz liczne nowe trawniki, na których części powstaną łąki kwietne. Wzdłuż ulicy zostanie ustawionych około 100 ławek. Wokół nich architekci z pracowni projektowej WXCA zaplanowali dla mieszkańców liczne małe skwery. Planowany jest też duży zielony skwer przy stacji metra Bródno. To oczywiście nie wszystko. Dziesiątki drzew i tysiące krzewów zostało przewidzianych również w rejonie stacji Zacisze.

Metro na dole, przepustowość w górę

Przed rozpoczęciem budowy metra ulica L. Kondratowicza posiadała układ z dwoma pasami w każdym kierunku, wraz z ewentualnymi dodatkowymi do skrętu w rejonie skrzyżowań. Układ jezdni, chodników i tras rowerowych przejdzie szereg modyfikacji, ale ta zasada zostanie zachowana. Jednocześnie znacznie wzrośnie przepustowość tej ulicy, którą należy rozumieć jako liczbę osób będących w stanie pokonać ją różnymi środkami transportu w tym samym czasie. Na pokład jednego pociągu metra, łączącego Targówek z Pragą, Śródmieściem, Wolą i Bemowem, wejść może bowiem aż 1500 osób. Wygodne i komfortowe przesiadki zapewni szereg przystanków autobusowych, które zostaną kompleksowo zmodernizowane, oraz węzeł z trasą tramwajową biegnącą wzdłuż ul. Rembielińskiej.

Droga rowerowa od nowa

Dużą przemianę przejdzie okoliczna sieć tras rowerowych. Między stacjami metra pojawią się dwie dwukierunkowe drogi dla rowerów o szerokości 3 m każda. Oznacza to, że istniejąca trasa po południowej stronie zostanie przebudowana w nowoczesnym standardzie, czyli w lepszym przebiegu i z wykorzystaniem równej asfaltowej nawierzchni. Po północnej stronie ulicy powstanie zaś druga, o równie wysokiej jakości, która zapewni dojazd rowerem do licznych osiedli mieszkaniowych i połączenie z ulicą św. Wincentego. Na wszystkich skrzyżowaniach oraz wzdłuż dodatkowych przejść dla pieszych między ulicami Rembielińską a Malborską przewidziany został komplet przejazdów rowerowych. Wzdłuż ulicy L. Kondratowicza pojawi się dokładnie 235 stojaków rowerowych, czyli miejsce na 470 rowerów, ze szczególnym uwzględnieniem pojemnych parkingów rowerowych przy stacjach metra.



Zaparkuj i jedź metrem

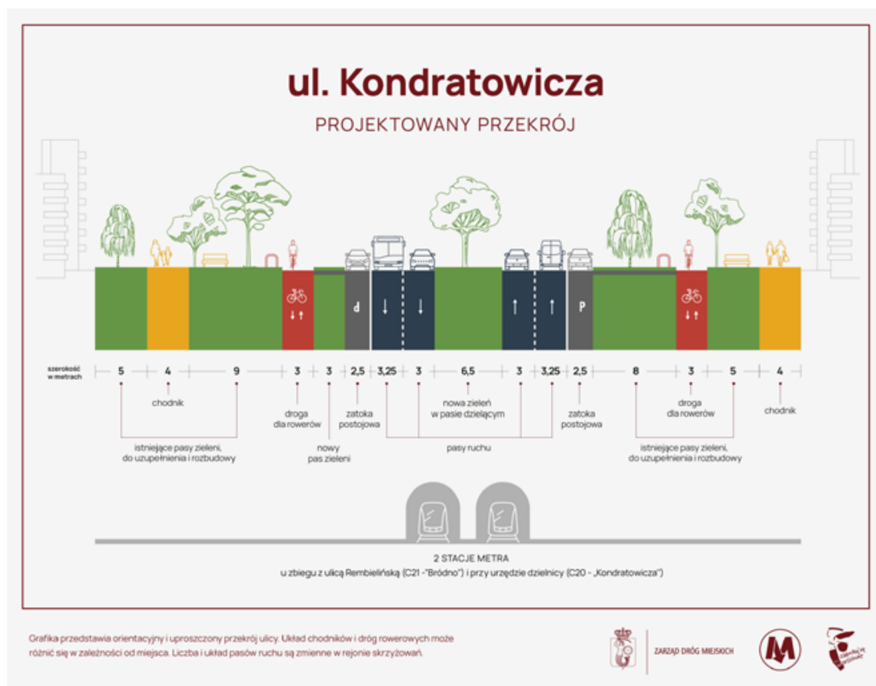
Parkowanie samochodów na ulicy L. Kondratowicza było dalekie od optymalnego - parkingi nie były rozłożone równomiernie wzdłuż całej ulicy, lecz zgrupowane w kilku oddalonych od siebie punktach wzdłuż jezdni serwisowych przeplatających się w niebezpieczny sposób z chodnikami. Po odpowiednim zorganizowaniu i zabezpieczeniu zostanie zachowany jeden parking tego typu, po północnej stronie na wysokości ulicy Kondratowicza 37. Utrzymane będę też oczywiście istniejące parkingi znajdujące się poza ulicą, m.in. przy Szpitalu Bródnowskim i na terenie Urzędu Dzielnicy Targówek. Rdzeń parkowania stanowić będą jednak zupełnie nowe równoległe zatoki postojowe umieszczone po obu stronach ulicy.

Miejsca powstaną na całym przebudowywanym odcinku z zachowaniem niezbędnych ograniczeń w rejonie skrzyżowań, przystanków autobusowych czy wjazdów na tereny posesji. Projekt przebudowy ulicy uwzględnia też wyznaczenie niebieskich „kopert” dla osób niepełnosprawnych oraz miejsc typu „Kiss & Ride”, czyli do krótkiego postoju, w sąsiedztwie obu stacji metra.

Jasno i równo

Wszystkie chodniki na terenie inwestycji zostaną wyremontowane. Konieczna będzie również wymiana nawierzchni jezdni. Na nowych estetycznych słupach zawisną energooszczędne oprawy oświetleniowe LED zużywające wielokrotnie mniej prądu. Tam, gdzie to koniecznie, chodniki i drogi rowerowe dostaną osobne mniejsze słupy oświetleniowe.

Równolegle, ale w ramach osobnego zadania, Zarząd Dróg Miejskich ma przebudować prostopadłą ulicę Chodecką na odcinku od L. Kondratowicza do Wyszogrodzkiej. Zakres robót obejmuje wymianę nawierzchni jezdni, drogi rowerowej i chodników oraz wyznaczenie równoległych miejsc parkingowych na wschodniej jezdni, czyli po stronie Szpitala Bródnowskiego. ▪



ZAKRĘCONE POSZUKIWANE

SILNE, NIEZALEŻNE, ODWAŻNE

Pomożemy Ci zdobyć **uprawnienia**

Zapłacimy za Twój kurs

Zeskanuj kod **QR**
i dowiedz się więcej







Oferujemy atrakcyjne wynagrodzenie i ciekawą pracę.

Więcej informacji znajdziesz na warszawa.praca.gov.pl/kierowcy

---


Warszawski Transport Publiczny



Urząd Pracy m.st. Warszawy















Nowe stacje – konsultacje społeczne zmian w komunikacji

Jakimi trasami będą jeździły autobusy Warszawskiego Transportu Publicznego po otwarciu dwóch nowych stacji metra linii M2 na Woli i Bemowie? Jak pasażerowie dojadą do trzech nowych stacji metra na Targówku? Z jaką częstotliwością będą jeździły autobusy? Przygotowaliśmy propozycje usprawnienia układu komunikacyjnego.

Kończą się prace budowlane na nowych odcinkach metra. Na Woli i Bemowie już niebawem będzie można korzystać z dwóch nowych stacji – Ulrychów (położonej w ciągu ulicy Górczewskiej) i Bemowo (w pobliżu skrzyżowania ulic Górczewskiej i Powstańców Śląskich). Nowy odcinek metra ułatwi dojazd mieszkańcom Woli i Bemowa do Śródmieścia i na Pragę; dogodniejszą przesiadkę do metra zyskają również mieszkańcy osiedli w zachodniej części miasta, a także aglomeracji, m.in. Starych Babic i Leszna.

Na Targówku będą trzy stacje – Zacisze (pod ulica Figara w pobliżu skrzyżowania z Codzienną), Kondratowicza (przy skrzyżowaniu ulicy Malborskiej i L. Kondratowicza) oraz Bródno (przy skrzyżowaniu ulicy L. Kondratowicza i Rembielińskiej). Metro w tej części Warszawy to zupełnie nowa jakość WTP – podziemna kolej będzie najszybszym dojazdem dla kilkuset tysięcy mieszkańców osiedla Bródno i Zacisza na Pragę i lewobrzeżną Warszawę. Bliżej do stacji metra będą mieli mieszkańcy Białołęki.

Metro przewozi miliony

Pasażerowie Warszawskiego Transportu Publicznego wybierają metro – gdy trasa metra wydłużała się na kolejne osiedla, pociągi zapełniały się począwszy od nowo otwartych stacji. Pomaga w tym nowy układ komunikacji naziemnej wprowadzany po otwarciu nowych odcinków metra. I tej prawidłowości nie zaburzyła nawet epidemia COVID.

Stacja Trocka zyskała dla metra wielu pasażerów. Pierwsi pasażerowie skorzystali z niej we wrześniu 2019 roku, a zmiany w układzie linii autobusowych wprowadzaliśmy etapowo. I już w tym miesiącu, mimo że stacja była czynna od 15 września, weszło na nią prawie 100 tys. pasażerów przy ok. 577 tys. na Dworcu Wileńskim. We wrześniu następnego roku na Trocką weszło prawie 280 tys. osób (na Dworzec Wileński ponad 390 tys.). W 2021 roku było to odpowiednio 307 261 i 417 459 pasażerów. Metro przyciągnęło wielu nowych podróżnych bo przed otwarciem Trockiej na stacji Dworzec Wileński wsiadało ok. 580 tys. osób miesięcznie.

Stacje Księcia Janusza, Młynów i Płocka otwarte zostały w pierwszej fali epidemii, w kwietniu 2020 roku. Gdy jeszcze ich nie było, ostatnią stacją na zachód od centrum była Rondo Daszyńskiego i to tutaj do metra wsiadali mieszkańcy Woli i Bemowa – codziennie wchodziło na nią ponad 500 tys. osób. Już w pierwszym miesiącu po otwarciu stacji Księcia Janusza pasażerowie zaczęli z niej licznie korzystać mimo, że z powodu epidemii nie wprowadziliśmy wszystkich zmian w komunikacji naziemnej związanych z otwarciem nowego odcinka metra. W kwietniu 2020 roku liczba osób wchodzących na stację Rondo Daszyńskiego było większa o niespełna połowę od liczby wchodzących na Księcia Janusza. We wrześniu tego samego roku, gdy życie społeczne wracało do normy a pasażerowie do podróży WTP, na stację Księcia Janusza weszło o ok. 5 proc. więcej osób niż na Rondo Daszyńskiego (odpowiednio 258 739 i 249 839 osób). W zeszłym roku, we wrześniu 2021 roku, te proporcje się utrzymały – było to odpowiednio 313 488 i 297 981 osób. A w sumie to o ponad 100 tys. pasażerów więcej, którzy skorzystali z metra na Woli, w porównaniu z czasem, gdy metro dojeżdżało tylko do Ronda Daszyńskiego.

Przygotowujemy się do otwarcia nowych stacji i opracowaliśmy projekt zmian w komunikacji naziemnej, tak aby jak najefektywniej wykorzystać nowe odcinki metra w sieci Warszawskiego Transportu Publicznego oraz poprawić połączenia pomiędzy dzielnicami i osiedlami.

Konsultacje online

Zapraszamy do udziału w konsultacjach społecznych proponowanych zmian. Rozpoczynamy prezentacją projektów – spotkanie online na platformie ZOOM z transmisją na kanale Warszawskiego Transportu Publicznego na YouTube **dla Bemowa i Ursusa** odbędzie się 22 marca o godz. 17.30, a **dla Targówka i Białołęki** 24 marca w godz. 17.30. Po prezentacji będzie czas na dyskusję, która potrwa do ok. godz. 20.00 - aby wziąć w niej udział trzeba napisać na adres konsultacje@ztm.waw.pl. Prosimy o podanie daty spotkania, w których chce się wziąć udział. Link aktywacyjny do spotkania oraz instrukcję prześlemy w mailu zwrotnym. Na kanale ZTM w portalu YouTube będzie dostępny zapis spotkania.

Zaplanowane zostały także dyżury online w niedziele o godz. 11.00. W czasie takiego spotkania pokazana zostanie prezentacja o proponowanych korektach oraz będzie czas na dyskusję. Aby wziąć w niej udział trzeba napisać na adres konsultacje@ztm.waw.pl. Prosimy o podanie daty spotkania, w których chce się wziąć udział. Link aktywacyjny do spotkania oraz instrukcję prześlemy w mailu zwrotnym. Oto terminy:

- na temat propozycji zmian w lewobrzeżnej Warszawie – 10 kwietnia o godz. 11.00
- na temat propozycji zmian w prawobrzeżnej Warszawie – 24 kwietnia o godz. 11.00

Podczas spotkań online będzie możliwość zabrania głos w dyskusji z fonią i wizją lub jedynie przysłuchiwać się rozmowie. Proponujemy sprawdzić wcześniej jak działa ZOOM przez test na stronie https://zoom.us/test.

Spotkania konsultacyjne

Zapraszamy na otwarte spotkania konsultacyjne w dzielnicach, które w największym stopniu zostaną objęte zmianami w komunikacji. Będą to: Targówek, Białołęka, Bemowo, Ursus. Spotkania będą miały formę dyskusji przy stolikach oraz zbierania opinii i wniosków od mieszkańców przez specjalistów z Zarządu Transportu Miejskiego. Oto harmonogram:

na temat propozycji zmian w lewobrzeżnej Warszawie:

- 6 kwietnia (środa), Szkoła Podstawowa nr 82, ulica Górczewska 201, w godz. 17.00-20.00
- 13 kwietnia (środa), Ośrodek Kultury Arsus, ulica Traktorzystów 14, w godz. 17.00-20.00

na temat propozycji zmian w prawobrzeżnej Warszawie:

- 5 kwietnia (wtorek), Szkoła Podstawowa nr 398, ulica Rembrandta 8, w godz. 17.00-20.00,
- 11 kwietnia (poniedziałek), Szkoła Podstawowa nr 368, ulica Ostródzka 175, w godz. 18.00-20.30
- 26 kwietnia (wtorek), Szkoła Podstawowa nr 356, ulica Głębocka 66, w godz. 18.00-20.30.

Swoje wnioski można będzie zgłaszać także drogą elektroniczną na adres konsultacje@ztm.waw.pl. Czekamy na nie do 7 maja.

Szczegółowe informacje na temat proponowanych zmian oraz konsultacji będą na stronie internetowej Warszawskiego Transportu Publicznego. Informacje o rozpoczęciu konsultacji zamieszczone zostaną także na facebooku i twitterze a także na platformie konsultacyjnej urzędu miasta konsultacje.um.warszawa.pl.

W czerwcu przedstawimy wypracowane z mieszkańcami propozycje zmian w WTP, które będziemy wdrażali po uruchomieniu nowych odcinków metra.

Nowe stacje metra M2 na Woli i Bemowie – propozycje zmian w Warszawskim Transporcie Publicznym

Metro na trasie wydłużonej do stacji Bemowo zapewni najsprawniejszą komunikację znacznej części Bemowa i Woli ze Śródmieściem, Pragą i Targówkiem. Jednocześnie dotychczasowe linie autobusowe pozostaną, a do stacji metra Bemowo dogodny dojazd zyskają nie tylko mieszkańcy Bemowa, ale także mieszkańcy północnego Ursusa.

Do nowej stacji Bemowo będzie można dojechać tramwajami linii 10, 11, 26 i 28 oraz autobusami linii 149, 167, 171, 177, 523, 714, 719 i 729. Z Bemowa do Śródmieścia nadal będzie można podróżować bezpośrednimi liniami tramwajowymi 10, 20, 23, 24 i 26. Proponujemy, aby na swoich trasach pozostały autobusy linii 105, 129, 189, 523.

Oto szczegóły proponowanych zmian:

LINIA 109

Autobusy tej linii kursowałyby dwa razy częściej (godzinach szczytu co 7 pół minuty). Bezpośrednie połączenie okolic ulicy Górczewskiej ze Śródmieściem Powiślem zapewni linia metra M2, dlatego autobusy linii 109 będą jeździły pomiędzy Emilii Plater a Torwarem.

109: EMILII PLATER – Emilii Plater – Aleje Jerozolimskie – Bracka – pl. Trzech Krzyży (powrót: Nowy Świat) – Książęca – Rozbrat - Górnośląska – Wisłostrada – **TORWAR** (powrót: Łazienkowska – Rozbrat).

częstotliwość: 7,5/10/10 (szczyt/międzyszczyt/sobota święto).

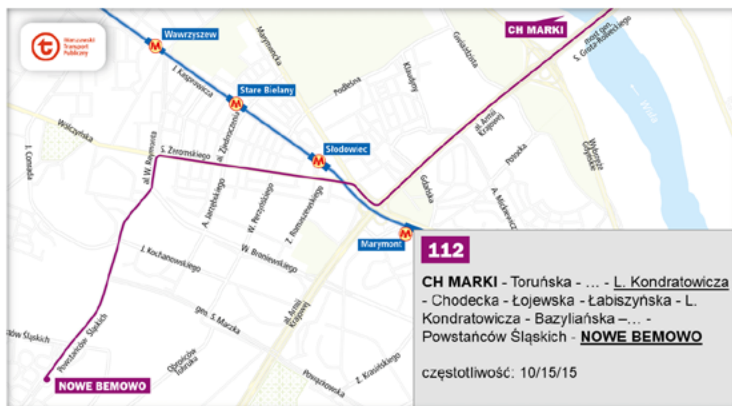


LINIA 112

Proponujemy, aby autobusy tej linii kursowały częściej (w godzinach szczytu co 10 minut) na trasie z Marek do Nowego Bemowa. Chcemy, aby utrudnienia w ruchu często zakłócające przejazd trasą S8 nie wpływały negatywnie na kursowanie autobusów na Bemowie. Autobusy linii 112 na odcinku bemowskim zastąpią tramwaje linii 11 i 26 oraz autobusy 171 i 177 na nowych trasach.

112: CH MARKI – Toruńska – Głębocka – św. Wincentego – L. Kondratowicza – Chodecka – Łojewska – Łabiszyńska – L. Kondratowicza – Bazyliańska – P. Wysockiego – Toruńska – most gen. S. Grota-Roweckiego – al. Armii Krajowej – J. Słowackiego – S. Żeromskiego – al. W. Reymonta – Powstańców Śląskich – **NOWE BEMOWO**

częstotliwość: 10/15/15



LINIA 122

Autobusy tej linii jeździłyby z Żoliborza (z ulicy Gwiaździstej) do pętli Nowe Bemowo, a na odcinku bemowskim zastąpiłyby je autobusy linii 220 kursujące częściej na nowej trasie ulicą Wrocławską i Żołnierzy Wyklętych.

122: GWIAŹDZISTA – Gwiaździsta – pl. T.W. Wilsona – Z. Krasińskiego – Powązkowska – gen. S. Maczka – gen. K. S. Rudnickiego – J. Kochanowskiego – al. W. Reymonta – Powstańców Śląskich – **NOWE BEMOWO**

częstotliwość: 10/15/15

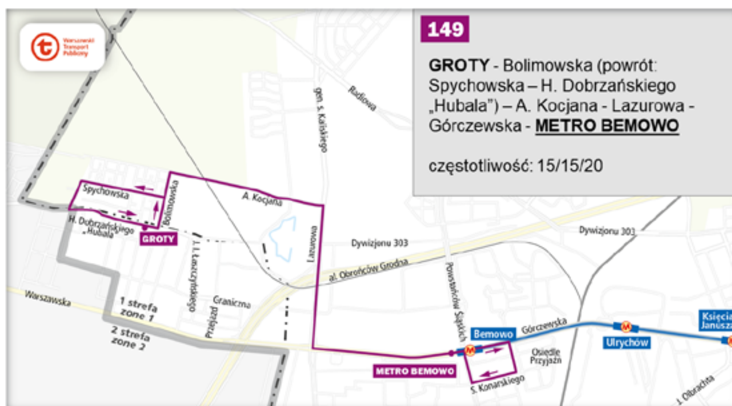


LINIA 149

Autobusy dojeżdżałyby do najbliższej stacji metra Bemowo przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej i Powstańców Śląskich.

149: GROTY – Bolimowska (powrót: Spychowska – H. Dobrzańskiego „Hubala") – A. Kocjana – Lazurowa – Górczewska – **METRO BEMOWO**

częstotliwość: 15/15/20



LINIA 154

Trasa zostałaby skrócona do odcinka Włochy–Ochota, a na trasie na Bemowo 154 zastąpiłyby autobusy linii 167 na nowej trasie obsługiwanej autobusami przegubowymi.

154: P+R AL. KRAKOWSKA – al. Krakowska – Komitetu Obrony Robotników – Żwirki i Wigury – 1 Sierpnia – al. Krakowska – Grójecka – Bitwy Warszawskiej 1920 r. – Szczęśliwicka – ppłk. M. Sokołowskiego „Grzymały" – Aleje Jerozolimskie – **DW. ZACHODNI**

częstotliwość: 15/20/20



LINIA 167

Proponujemy wydłużenie trasy do Starego Bemowa i zwiększenie częstotliwości.

167: SIEKIERKI–SANKTUARIUM – Gościniec – Bartycka – Czerniakowska – J. Gagarina – Spacerowa – Goworka – Puławska – Rakowiecka – al. Niepodległości –Trasa Łazienkowska –Grójecka – Bitwy Warszawskiej 1920 r.– al. Prymasa Tysiąclecia – M. Kasprzaka – Wolska – Redutowa – Jana Olbrachta – Górczewska – Lazurowa – gen. S. Kaliskiego – **STARE BEMOWO**

częstotliwość: 10/15/15



LINIA 171

Linia 171 zostałaby przekształcona w linię lokalną zapewniającą sprawne, częste połączenie Nowego Bemowa, Jelonek i Chomiczówki ze stacją metra Bemowo. Połączenie Bemowa z Powiślem przez centrum zapewni metro, natomiast na Torwar będą dojeżdżały autobusy linii 109.

171: CHOMICZÓWKA – J. Conrada – al. W. Reymonta – Powstańców Śląskich – Piastów Śląskich – Żołnierzy Wyklętych – Wrocławska – Radiowa – Powstańców Śląskich – Człuchowska – Lazurowa – Górczewska – **OS. GÓRCZEWSKA**

częstotliwość: 10/15/15



LINIA 177

Proponujemy nową trasę linii łączącą nowe osiedla mieszkaniowe na terenie dawnej fabryki ciągników w Ursusie oraz osiedla Ursus–Niedźwiadek i osiedla Zielona Italia z Jelonkami oraz linią metra M2 na stacji Bemowo. W południowej części Ursusa linia 177 zostałaby zastąpiona przez linię 207 na nowej trasie.

177: URSUS–NIEDŹWIADEK – Orląt Lwowskich – M. Keniga – Orłów Piastowskich – Czerwona Droga – Posag 7 Panien – Szamoty – Traktorzystów – al. 4 Czerwca 1989 r. – Lazurowa – Człuchowska – Powstańców Śląskich – Górczewska – **OS. GÓRCZEWSKA**

częstotliwość: 10/15/15

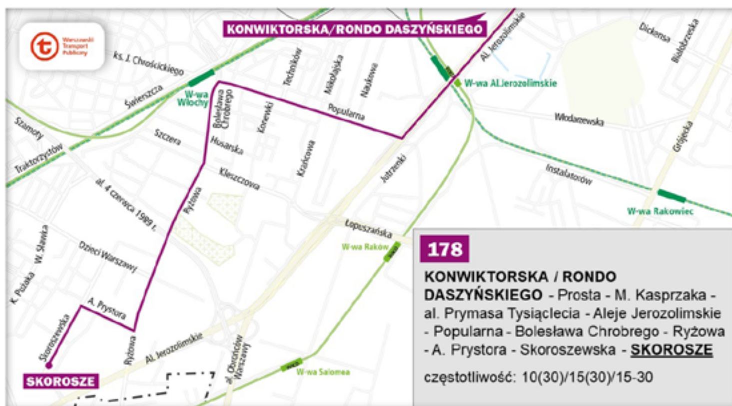


LINIA 178

Trasa linii zostałaby skrócona do pętli Skorosze, na pozostałym odcinku rolę tej linii przejmą autobusy linii 207 ma nowej trasie.

178: KONWIKTORSKA/RONDO DASZYŃSKIEGO – Prosta – M. Kasprzaka – al. Prymasa Tysiąclecia – Aleje Jerozolimskie – Popularna – Bolesława Chrobrego – Ryżowa – A. Prystora – Skoroszewska – **SKOROSZE**

częstotliwość: 10(30)/15(30)/15–30



LINIA 190

Proponujemy aby autobusy 190 nie jechały ulicą Górczewską nad linią metra, tylko dojechały do pętli Znana. Na Woli częstotliwość kursowania w szczycie zostałaby zwiększona, na Jelonkach kursy linii 190 zastąpią linie 171 i 177.

190: CH MARKI – Radzymińska – al. Solidarności – most Śląsko–Dąbrowski – al. Solidarności – Leszno – Górczewska – Jana Olbrachta – **ZNANA**

częstotliwość: 5/10/10



LINIA 197

Trasa zostałaby skrócona do pętli Cmentarz Wolski. Na dalszym odcinku trasy do Ursusa zastąpi ją 716.

197: GWIAŹDZISTA – Gwiaździsta – Podleśna – Marymoncka – al. Zjednoczenia – S. Żeromskiego – W. Perzyńskiego – gen. K. S. Rudnickiego – Obrońców Tobruku – Księcia Bolesława – Księcia Janusza – Obozowa – (powrót : Newelska) – E. Ciołka – Górczewska – Jana Olbrachta – Redutowa – Wolska – Fort Wola – **CM. WOLSKI**

częstotliwość: 10/15/15

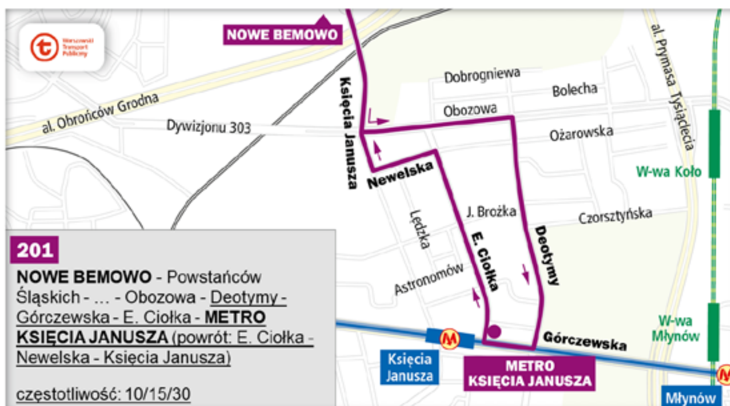


LINIA 201

Trasa zostałaby skrócona do stacji metra Księcia Janusza, a do pętli Znana będą dojeżdżały autobusy linii 190. Proponujemy także skierowanie linii 201 we wszystkich kursach do pętli Nowe Bemowo trasą najkrótszą, z pominięciem ulicy Żołnierzy Wyklętych.

201: NOWE BEMOWO – Powstańców Śląskich – Piastów Śląskich – Osmańczyka – Z. Pieniążka – Obrońców Tobruku – Księcia Bolesława – Księcia Janusza – Obozowa – Deotymy – Górczewska – E. Ciołka – **METRO KSIĘCIA JANUSZA** (powrót: E. Ciołka – Newelska – Księcia Janusza)

częstotliwość: 10/15/30

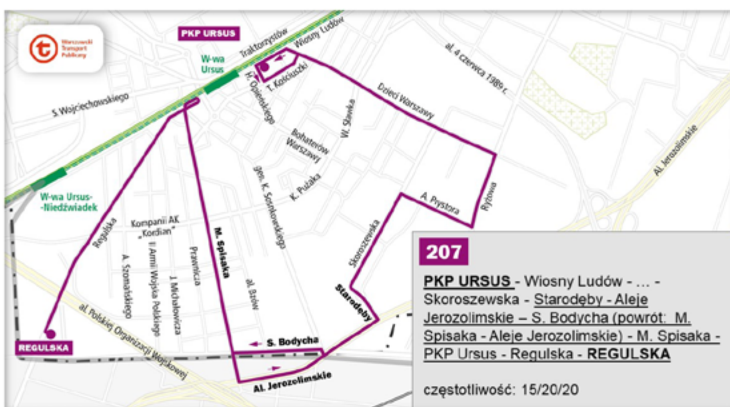


LINIA 207

Proponujemy przekształcenie linii w całotygodniową linię lokalną łączącą ursuskie osiedla w południowej części dzielnicy ze stacją kolejową Warszawa Ursus (w tym zastąpienie linii 177 na Skoroszach i ulicy M. Spisaka, linii 178 na M. Spisaka oraz skrócenie dojazdu do przystanku kolejowego z osiedla Regulska).

207: PKP URSUS – Wiosny Ludów – Opieńskiego – Kościuszki – Dzieci Warszawy (powrót: Dzieci Warszawy – Wiosny Ludów) – Dzieci Warszawy – Ryżowa – A. Prystora – Skoroszewska – Starodęby – Aleje Jerozolimskie – S. Bodycha (powrót: M. Spisaka – Aleje Jerozolimskie) – M. Spisaka – PKP Ursus – Regulska – **REGULSKA**

częstotliwość: 15/20/20



LINIA 220

Korekta trasy (skierowanie autobusów przez ulicę Wrocławską i Żołnierzy Wyklętych) i zwiększenie częstotliwości kursowania aby poprawić połączenia Okęcia, Ursusa i Nowych Włoch ze Starym i Nowym Bemowem.

220: P+R AL. KRAKOWSKA – al. Krakowska – Szyszkowa – Środkowa – Ryżowa – A. Prystora – Skoroszewska – Dzieci Warszawy – Poczty Gdańskiej – al. 4 Czerwca 1989 r. – Lazurowa – Kaliskiego – Radiowa – Wrocławska – Żołnierzy Wyklętych – Piastów Śląskich – Powstańców Śląskich – **NOWE BEMOWO**

częstotliwość: 10/15/15

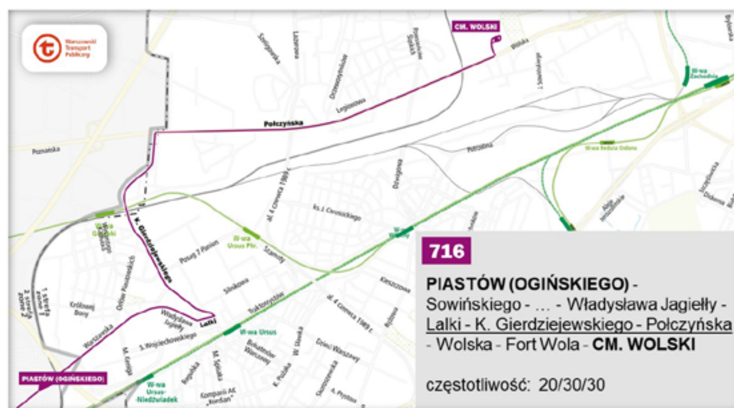


LINIA 716

Przejęcie obsługi części trasy linii 197.

716: PIASTÓW (OGIŃSKIEGO) – Sowińskiego – Wojska Polskiego – Warszawska – Władysława Jagiełły – Lalki – K. Gierdziejewskiego – Połczyńska – Wolska – Fort Wola – **CM. WOLSKI**

częstotliwość: 20/30/30



LINIE 714, 719 I 729

Linia 714

Autobusy tej linii dojeżdżałyby do najbliższej stacji metra Bemowo, zlokalizowanej przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej i Powstańców Śląskich.

714: KOCZARGI STARE … Górczewska – **METRO BEMOWO**

częstotliwość: 30/60/60

Linia 719

Autobusy tej linii dojeżdżałyby do najbliższej stacji metra Bemowo przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej i Powstańców Śląskich.

719: LESZNO … Górczewska – **METRO BEMOWO**

częstotliwość: 20–30/60/60

Linia 729

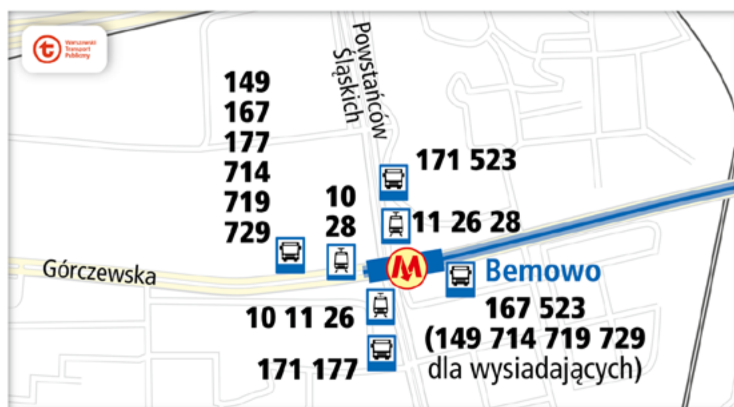
Autobusy tej linii dojeżdżałyby do najbliższej stacji metra Bemowo przy skrzyżowaniu ulicy Górczewskiej i Powstańców Śląskich.

729: MARIEW … Górczewska – **METRO BEMOWO**

częstotliwość: 60/120/120



DOJAZD DO STACJI BEMOWO



DOJAZD DO STACJI ULRYCHÓW





Nowe stacje metra M2 na Targówku – propozycje zmian w Warszawskim Transporcie Publicznym

Metro na Bródnie zapewni najsprawniejszą komunikację Targówka z Pragą, Śródmieściem, Wolą i Bemowem. Jednocześnie większość dotychczasowych linii autobusowych zostanie, pojawiają się dwie nowe a wschodnia Białołęka zyska dojazd do metra co kilka minut.

Trasa linii autobusowej 500 nie zmieni się - będzie taka jak przed budową metra. Także 169 wróci na zwykłą trasę. Autobusy linii 112 także będą jeździły na Targówku bez zmian, natomiast na Bemowie trasa zostałaby skrócona do Nowego Bemowa. Niewielkie zmiany tras, w porównaniu z dziś obowiązującymi, chcemy wprowadzić dla autobusów linii 145, 156 – tak aby jak najlepiej dowoziły do stacji metra Kondratowicza; dodatkowo 156 skierujemy do osiedla Zacisze Wilno. Do stacji metra skierujemy także autobusy linii 104, 134, 176, 199, 204, 240, 245, 256 i 527. Proponujemy natomiast likwidację linii 160, 412, E-9 bo ich relacje zastąpią inne autobusy oraz metro. Podobnie stanie się z dwiema liniami tramwajowymi - proponujemy likwidację linii tramwajowej 25 – relację Bródno–Dw. Wileński–Targowa–Centrum zapewni metro M2. Pozostanie „czwórka" czyli bezpośrednie połączenie tramwajowe Bródna z Dworcem Wileńskim i centrum. Tramwaje uruchomionej na czas budowy metra linii 41 jako 17 pojadą od al. Jana Pawła II na Tarchomin Kościelny.

Oto szczegóły proponowanych zmian:

LINIA 104

Proponujemy skrócenie trasy do najbliższej stacji metra wraz ze zwiększeniem częstotliwości kursowania do 15 minut w szczycie co usprawni komunikację z rejonu ulic Białołęckiej i Echa Leśne do metra.

104: BRZEZINY – Białołęcka – Juranda ze Spychowa – Echa Leśne – Wielkiego Dębu – Białołęcka – Kopijników – Łabiszyńska – L. Kondratowicza – **METRO BRÓDNO**

częstotliwość: 20/30/30 (szczyt/międzyszczyt/sobota i święto)

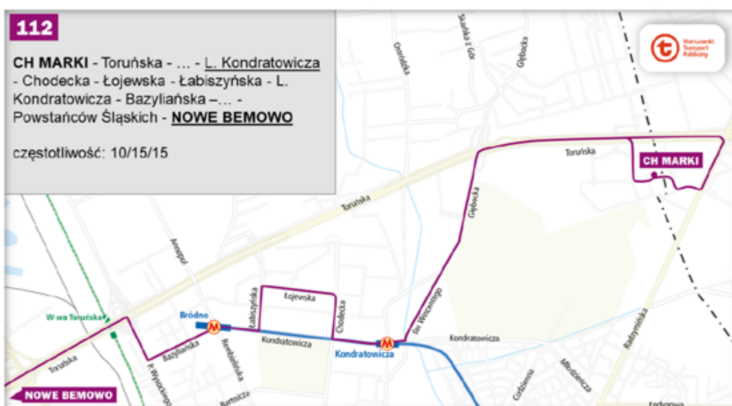


LINIA 112

Autobusy tej linii kursowałyby częściej (w godzinach szczytu co 10 minut) na trasie z Marek do Nowego Bemowa i zapewniały sprawne połączenie ze stacją metra osiedli zlokalizowanych w rejonie Trasy Toruńskiej.

112: CH MARKI – Toruńska – Głębocka – św. Wincentego – L. Kondratowicza – Chodecka – Łojewska – Łabiszyńska – L. Kondratowicza – Bazyliańska – P. Wysockiego – Toruńska – most gen. S. Grota–Roweckiego – al. Armii Krajowej – J. Słowackiego – S. Żeromskiego – al. W. Reymonta – Powstańców Śląskich – **NOWE BEMOWO**

częstotliwość: 10/15/15



LINIA 118

Proponujemy skrócenie trasy do Powiśla, wycofanie z trasy S8 i Wisłostrady gdzie autobusy miały trudności z przejazdem. Na Powiślu z Bródna dojadą pociągi metra M2.

118: METRO POLITECHNIKA – L. Waryńskiego – pl. Konstytucji – Piękna – al. Ujazdowskie – Książęca – Ludna – Solec – Dobra – Tamka – Wybrzeże Kościuszkowskie – Zajęcza – Dobra – **MARIENSZTAT** (powrót: Dobra – Nowy Zjazd – Wybrzeże Kościuszkowskie – Karowa – Dobra)

częstotliwość: 15/15/20



LINIA 120

Korekta trasy – autobusy dojechałyby do metra ulicami Malborską i L. Kondratowicza, z większą niż dziś częstotliwością, co 15 minut. Na ulicy Głębockiej, razem z linią 256, autobusy podjeżdżałyby na przystanek co siedem i pół minuty. Utrzymane zostanie tym samym bezpośrednie połączenie wschodniej Białołęki i Targówka Mieszkaniowego z Dworcem Wschodnim.

120: OLESIN – Kobiałka – Mochtyńska – Ostródzka – Zdziarska – Kąty Grodziskie – L. Berensona – Głębocka (powrót: Lewandów – Skośna – L. Berensona) – Malborska – L. Kondratowicza – św. Wincentego – Borzymowska – Trocka – Unicka – Handlowa – M. Ossowskiego – Barkocińska – Myszkowska – Gorzykowska – Radzymińska – al. „Solidarności" – Targowa – Kijowska – **DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)**

częstotliwość:15/20/20

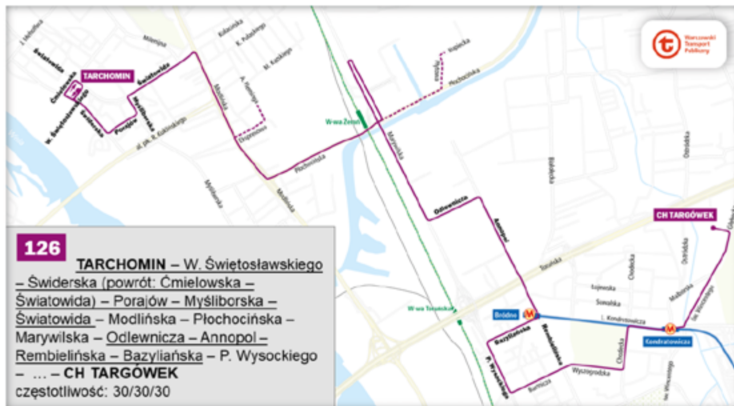


LINIA 126

Linia ta przejęłaby na Tarchominie część trasy linii 314. Zapewniłaby też całotygodniowe połączenie zachodniej Białołęki ze strefą przemysłową na Żeraniu Wschodnim oraz z centrum handlowym na Annopolu. Razem ze 145 i 156 umożliwiłaby dojazd do stacji metra Kondratowicza z ulicy Bartniczej, Wyszogrodzkiej i południowej części Chodeckiej.

126: TARCHOMIN – W. Świętosławskiego – Świderska (powrót: Ćmielowska – Światowida) – Porajów – Myśliborska – Świątowida – Modlińska – (wybrane kursy: Ekspresowa – A. Fleminga – Ekspresowa) – Płochocińska – (wybrane kursy: Płytowa – Kupiecka – Płytowa) – Płochocińska – Marywilska – Odlewnicza – Annopol – Rembielińska – Bazyliańska – P. Wysockiego – Bartnicza – Wyszogrodzka – Chodecka – L. Kondratowicza – św. Wincentego – Głębocka – **CH TARGÓWEK**

częstotliwość: 30/30/30

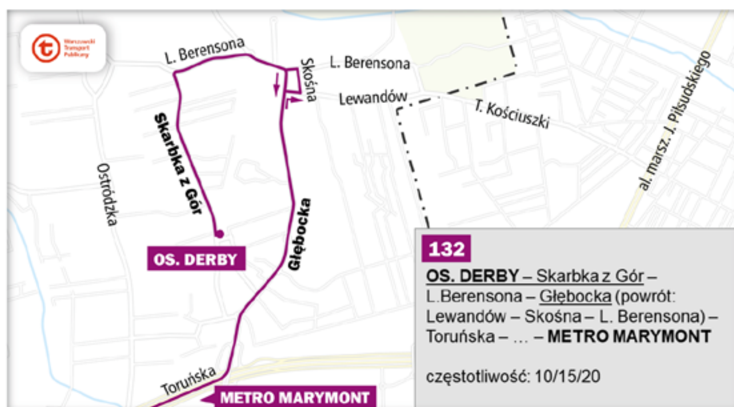


LINIA 132

Linię 132 proponujemy połączyć z linią E-9 w jedną całotygodniową linię o numerze 132 i skierować ulicą Głębocką, zgodnie z uzgodnionym wcześniej projektem rozbudowy sieci WTP na Białołęce. Trasa połączyłaby wschodnią Białołękę z linią metra M1 oraz Żoliborzem i Bielanami.

132: OS. DERBY – Skarbka z Gór – L. Berensona – Głębocka (powrót: Lewandów – Skośna – L. Berensona) – Toruńska – most gen. S. Grota-Roweckiego – Trasa AK – J. Słowackiego – Włościańska – **METRO MARYMONT** (powrót: Włościańska – Żelazowska)

częstotliwość: 10/15/20



LINIA 134

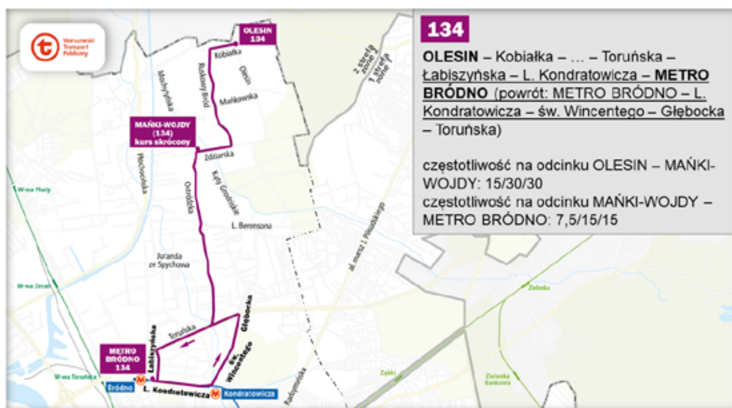
Autobusy tej linii proponujemy skierować do linii metra M2 zamiast do odległej od Białołęki linii M1. Pasażerów zabiorą co 15 minut w szczycie, co 20 poza nim i co 30 w święta. Wraz z kursami skróconymi zapewniłaby dojazd z osiedla Zielona Dolina i południowej części ulicy Ostródzkiej do stacji metra Bródno nawet co 7,5 minuty.

134: OLESIN – Kobiałka – Ruskowy Bród – Zdziarska – Ostródzka – Toruńska – Łabiszyńska – L. Kondratowicza – METRO BRÓDNO (powrót: **METRO BRÓDNO** – L. Kondratowicza – św. Wincentego – Głębocka – Toruńska).

Kursy skrócone na trasie: **MAŃKI–WOJDY** – Zdziarska – Ostródzka – Toruńska – Łabiszyńska – L. Kondratowicza – **METRO BRÓDNO** powrót: METRO BRÓDNO – L. Kondratowicza – św. Wincentego – Głębocka – Toruńska – … – MAŃKI–WOJDY.

częstotliwość na odcinku OLESIN – MAŃKI–WOJDY: 15/30/30

częstotliwość na odcinku MAŃKI–WOJDY – METRO BRÓDNO: 7,5/15/15



LINIA 145

Obecna trasa byłaby w większość stałą trasą tej linii. Autobusy 145 zapewnią dojazd do stacji Kondratowicza z ulicy Bartniczej, Wyszogrodzkiej i południowej części Chodeckiej.

145: ŻERAŃ FSO – Modlińska – Toruńska – P. Wysockiego – Bartnicza – Wyszogrodzka – Chodecka – L. Kondratowicza – Młodzieńcza – Łodygowa – Warszawska – marsz. J. Piłsudskiego – Chełmżyńska – Marsa – Płowiecka – Grochowska – **WIATRACZNA**

częstotliwość: 10/15/20

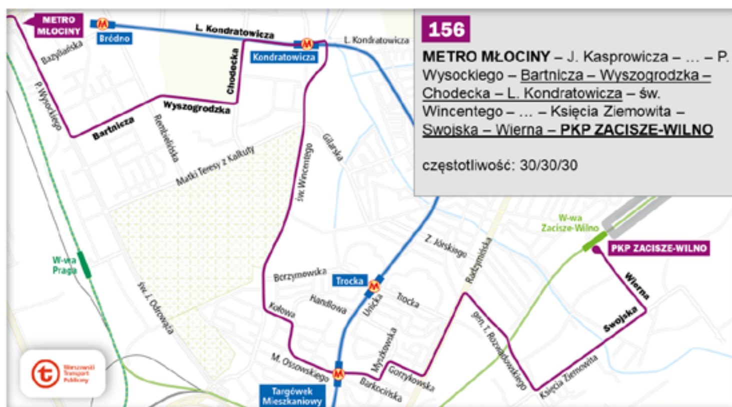


LINIA 156

Obecną trasę na Bródnie proponujemy w większości przyjąć jako stałą. Linia ta wspomagałaby w dowozie do metra z ulic Bartniczej, Wyszogrodzkiej i południowej części Chodeckiej autobusy linii 126 i 145. Zmieniłaby się też jedna z pętli – za 256 autobusy 156 pojechałyby na osiedle PKP Zacisze Wilno.

156: METRO MŁOCINY – J. Kasprowicza – S. Żeromskiego – J. Słowackiego – al. Armii Krajowej – most gen. S. Grota-Roweckiego – Toruńska – P. Wysockiego – Bartnicza – Wyszogrodzka – Chodecka – L. Kondratowicza – św. Wincentego – Kołowa – M. Ossowskiego – Barkocińska – Myszkowska – Gorzykowska – Radzymińska – gen. T. Rozwadowskiego – Księcia Ziemowita – Swojska – Wierna – **PKP ZACISZE WILNO**

częstotliwość: 30/30/30



LINIA 176

Autobusy tej linii proponujemy skierować do najbliższej stacji metra Bródno, gdzie bezpośrednio dowiozłyby pasażerów z Choszczówki, Płud i Marcelina.

176: CHOSZCZÓWKA – Raciborska – Przytulna – Henrykowska – Wyganowska – Raciborska – J. Mehoffera – Polnych Kwiatów – Parowozowa – Ołówkowa – Bohaterów – Czołowa – Marywilska – P. Wysockiego – Bazyliańska – L. Kondratowicza – **METRO BRÓDNO**

częstotliwość: 15/30/30



LINIA 199

Autobusy zapewniłyby dowóz do stacji metra Kondratowicza i dalej do pętli Bródno–Podgrodzie. Dzięki temu mieszkańcy Ząbek zyskaliby możliwość przesiadki z metra do wszystkich linii obsługujących to miasto tj. 145, 199 i 245.

199: REMBERTÓW STRZELNICA – al. gen. A. Chruściela „Montera” – I. Paderewskiego – Czwartaków – Żołnierska – Zielonka: al. marsz. J. Piłsudskiego – Ząbki: Szwoleżerów – F. Stefczyka – gen. W. Sikorskiego – Kwiatowa – Orla – Wojska Polskiego – A. Leszczyckiego – (powrót: Kwiatowa – Szwoleżerów – R. Żbikowskiego) – Stefana Batorego – Warszawa: Bystra – Radzymińska – Młodzieńcza – L. Kondratowicza – Chodecka – **BRÓDNO–PODGRODZIE**

częstotliwość: 15–20/30/30



LINIA 204

Proponujemy skierowanie autobusów tej linii do stacji metra Bródno. Dowiozą one do metra Bródno pasażerów z ulicy Białołęckiej, na odcinku: Ostródzka – L. Berensona – Oknicka – Lewandów – Grodzisk zastąpią linię 132 zachowując połączenie poprzeczne rejonu ulicy Ostródzkiej z Grodziskiem i Lewandowem. Do obsługi tej linii skierujemy dłuższe autobusy, zwiększona będzie częstotliwość kursowania.

204: ZAUŁEK–SZKOŁA – Zaułek – L. Berensona– Głębocka– Lewandów – Oknicka – L. Berensona – Olsztyńska – Ostródzka – Juranda ze Spychowa – Białołęcka – Kopijników – Łabiszyńska – L. Kondratowicza – METRO BRÓDNO powrót: METRO BRÓDNO – L. Kondratowicza – Łabiszyńska – Kopijników – Białołęcka – Juranda ze Spychowa – Ostródzka – Olsztyńska – L. Berensona – Głębocka – Lewandów – Skośna – L.Berensona – Oknicka – Lewandów – Skośna – L.Berensona – Zaułek – **ZAUŁEK–SZKOŁA**

częstotliwość: 10/20/20



LINIA 233

Nowa całotygodniowa linia która zastąpiłaby linię 333 na wydłużonej trasie. Zapewni połączenie Kępy Tarchomińskiej i Bukowa z tramwajami i szkołami na Nowodworach oraz z obszarem Tarchomina, poprawi dojazd z ulicy J. Mehoffera do tramwaju na Światowida a na Nowodworach przejmie część dawnej trasy linii 126.

233: KĘPA TARCHOMIŃSKA – Kępa Tarchomińska – Bukowska – Przyrzecze – Gąsiorowskiej – Główna – Modlińska (powrót: Modlińska – Przyrzecze) – Aluzyjna – Sprawna – Odkryta – Dzierzgońska – Światowida – H. Ordonówny – J. Mehoffera – Światowida – W. Świętosławskiego – **TARCHOMIN** (powrót: Świętosławskiego – Świderska)

częstotliwość: 20/30/40



LINIA 240

Proponujemy skrócenie trasy do najbliższej stacji metra w Warszawie – Kondratowicza. Zmiany poprawią punktualność i komunikację obszaru strefy przemysłowej oraz osiedli przy ulicy Słonecznej w Markach oraz zapewnią dowóz z obszaru Lewandowa do metra.

240: MARKI /PUSTELNIK/ – Duża – al. marsz J. Piłsudskiego – Sosnowa – T. Kościuszki – Warszawa: Lewandów – Skośna – L. Berensona – Głębocka (powrót: Głębocka – Lewandów) – św. Wincentego – L. Kondratowicza – **METRO KONDRATOWICZA** powrót: METRO KONDRATOWICZA – L. Kondratowicza – Malborska – Głębocka

częstotliwość: 20/30/30

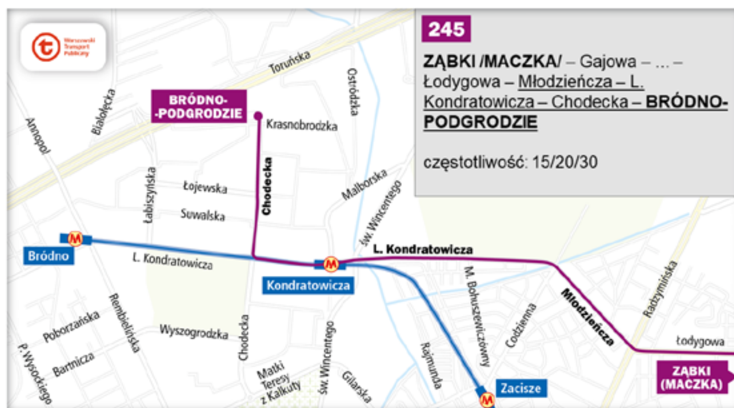


LINIA 245

Tak jak w przypadku linii 199 proponujemy skierowanie linii 245 do stacji metra Kondratowicza i dalej do pętli Bródno–Podgrodzie.

245: ZĄBKI /MACZKA/ – Gajowa – Kosynierów – gen. S. Maczka – Powstańców – marsz. J. Piłsudskiego – Warszawska – Warszawa: Łodygowa – Młodzieńcza – L. Kondratowicza – Chodecka – **BRÓDNO-PODGRODZIE**

częstotliwość: 15/20/30

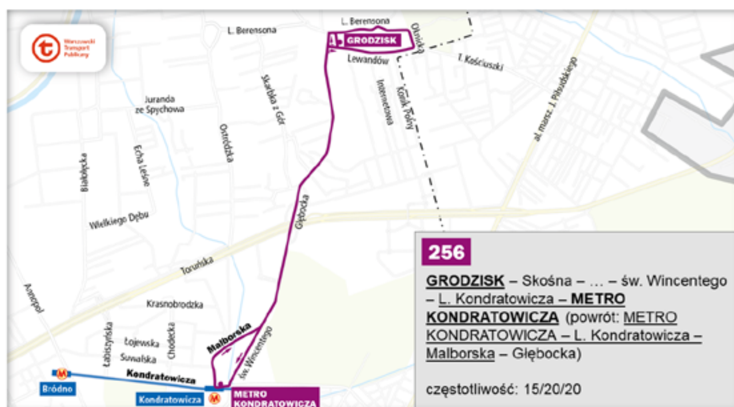


LINIA 256

Proponujemy skrócenie trasy tej linii do najbliższej stacji linii metra M2, czyli stacji Kondratowicza i zwiększenie częstotliwości jej kursowania w godzinach szczytu oraz przywrócenie jej funkcjonowania w weekendy. Na ulicy Głębockiej rozkład zostałby skoordynowany z linią 120 i autobusy zawoziłyby pasażerów do stacji Kondratowicza co siedem i pół minuty w godzinach szczytu.

256: GRODZISK – Skośna – L. Berensona – Oknicka – Lewandów – Skośna – L. Berensona – Głębocka – św. Wincentego – L. Kondratowicza – METRO KONDRATOWICZA powrót: METRO KONDRATOWICZA – L. Kondratowicza – Malborska – Głębocka – Lewandów – Oknicka – L. Berensona – Głębocka – Lewandów – Skośna – **GRODZISK**

częstotliwość: 15/20/20



LINIA 262

Po otwarciu ulicy Władysława Łokietka autobusy linii 262 pojechałyby trasą ustaloną w trakcie konsultacji związanych z otwarciem stacji Trocka. Termin wprowadzenia zmian uzależniony jest od wybudowania przez urząd dzielnicy Targówek przystanków na ulicach Krośniewickiej, Kościeliskiej i Władysława Łokietka.

262: METRO TROCKA – Trocka – Unicka – Władysława Łokietka – Krośniewicka – Kościeliska – Tarnogórska – Potulicka – Łodygowa – **LEWINÓW**

częstotliwość: 15/30/–

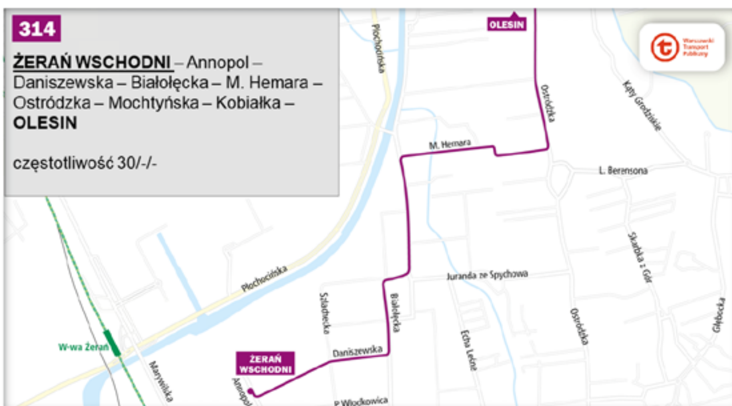


LINIA 314

Utrzymanie połączenia północnej części ulicy Ostródzkiej ze szkołami na Ostródzkiej i M. Hemara, ulic Białołęckiej i Daniszewskiej z tramwajami na Żeraniu Wschodnim i wschodniej Białołęki ze strefą przemysłową w obszarze Żerania wschodniego. Jednocześnie zachodnia część trasy do Tarchomina zostałaby przejęta przez linię 126.

314: ŻERAŃ WSCHODNI – Annopol – Daniszewska – Białołęcka – M. Hemara – Ostródzka – Mochtyńska – Kobiałka – **OLESIN**

częstotliwość: 30/–/–

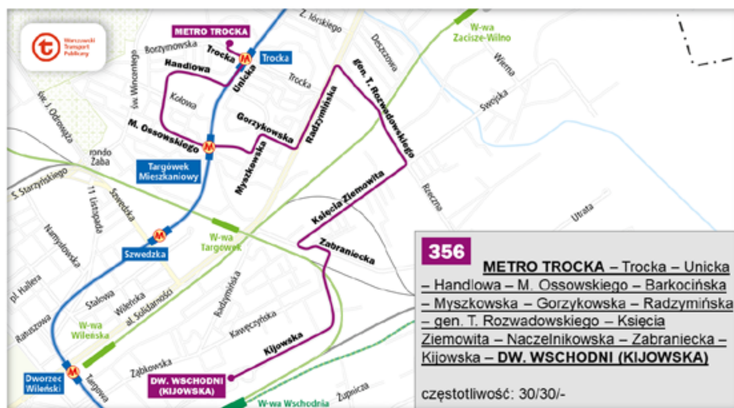


LINIA 356

Nowa linia, która zapewniłaby połączenie Targówka Mieszkaniowego ze szkołami przy ulicy Mieszka I w dni nauki szkolnej oraz przejęła połączenie z obszaru Targówka Przemysłowego do dworca Wschodniego po skierowanej do osiedla Wilno linii 156.

356: METRO TROCKA – Trocka – Unicka – Handlowa – M. Ossowskiego – Barkocińska – Myszkowska – Gorzykowska – Radzymińska – gen. T. Rozwadowskiego – Księcia Ziemowita – Naczelnikowska – Zabraniecka – Kijowska – **DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)**

częstotliwość: 30/30/–

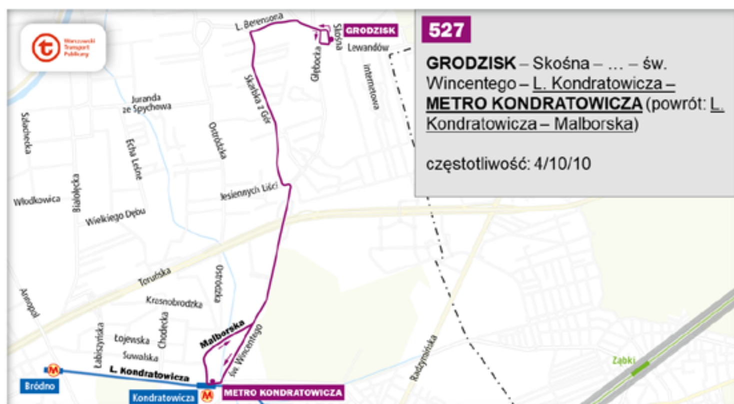


LINIA 527

Główna linia dowozowa do najbliższej stacji metra Kondratowicza z osiedla Derby. Linie 160 i 527 zostałyby połączone w jedną linię 527, która będzie funkcjonowała jako metrobus czyli autobusowe przedłużenie metra na wschodnią Białołękę, z częstotliwością zbliżoną do linii M2. Na przystanki podjeżdżałyby co cztery minuty w szczycie oraz co 10 minut w pozostałych porach.

527: GRODZISK – Skośna – L. Berensona (powrót: Głębocka – Lewandów – Skośna)– Skarbka z Gór – Jesiennych Liści – Głębocka – św. Wincentego – L. Kondratowicza – **METRO KONDRATOWICZA** powrót: L. Kondratowicza – Malborska

częstotliwość: 4/10/10



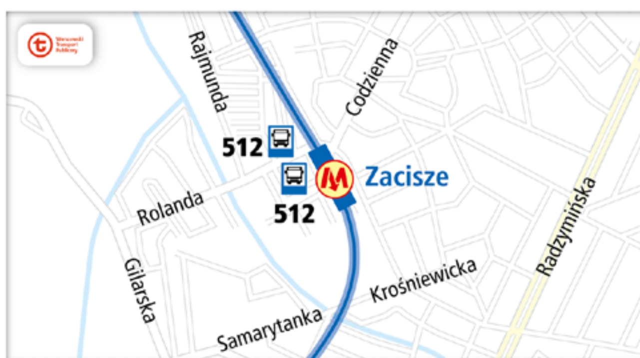
DOJAZD DO STACJI BRÓDNO



DOJAZD DO STACJI KONDRATOWICZA



DOJAZD DO STACJI ZACISZE



Tramwaje znowu przy wiaduktach

Tramwaje Warszawskie rozpoczęły budowę torów na ulicy M. Kasprzaka – tam, gdzie zlikwidowano je całkiem niedawno i na odcinku ulicy, gdzie nie było ich nigdy. Nowe torowisko to swoisty powrót do chlubnej przeszłości. Tramwaje jeździły tą ulicą od dawna, chociaż zmieniały się ich trasy, a także pętle, na których zawracały.

Ulica Marcina Kasprzaka to przedwojenna Dworska – działacz ruchu robotniczego został patronem ulicy w 1950 roku, w stulecie urodzin. Ulicą Dworską w dwudziestoleciu międzywojennym tramwaje nie jeździły, jedynie dojeżdżały do niej z Wolskiej dwoma ulicami – Bema i Skierniewicką. W owym czasie pętla tramwaju linii 11 (trasa pl. Zbawiciela – Bema, przecinała Dworską) była nieopodal ulicy Prądzyńskiego a linii 5 – na Dworskiej u wylotu Skierniewickiej. Dawne plany Warszawy pokazują rozbudowę tej linii – w 1938 roku tory skręcają nieco w samą Dworską, dalej prowadzą Brylowską do Prądzyńskiego, do pętli Czyste. Trasa była długa bo „piątka" jeździła wtedy aż do Dworca Wschodniego (CZYSTE – Brylowska – Dworska – Skierniewicka – Wolska – Chłodna – plac Mirowski – plac Żelaznej Bramy – Żabia – plac Bankowy (powrót: plac Bankowy – Przechodnia – plac Żelaznej Bramy) – Senatorska – plac Teatralny – Moliera – Trębacka – Krakowskie Przedmieście – Nowy Zjazd – most Kierbedzia – Zygmuntowska – Targowa – Kijowska – DWORZEC WSCHODNI).

Wola wróciła do życia

Barbarzyńskie zniszczenia, których dopuścili się w Warszawie Niemcy w trakcie i po zakończeniu Powstania Warszawskiego wymusiły konieczność wzniesienia miasta praktycznie od nowa. Dla powojennych planistów, urbanistów oraz architektów były też okazją do przebudowania miasta według własnego pomysłu. Wola już przed wojną miała charakter dzielnicy robotniczej i to zostało po staremu. Powstały olbrzymie Zakłady Radiowe im. Marcina Kasprzaka, Zakłady Wytwórcze Lamp Elektrycznych im. Róży Luksemburg zastąpiły przedwojenne zakłady Philipsa, w miejscu Państwowej Wytwórni Karabinów rozkwitała Fabryka Wyrobów Precyzyjnych im. gen. K. Świerczewskiego, a Fabryka Parowozów odbudowana po 1945 r. zmieniła nazwę na Warszawskie Zakłady Maszyn Budowlanych im. Ludwika Waryńskiego. Fabryk, zakładów, przedsiębiorstw było więcej. Utworzono Zakłady Hutnicze Metali Wysokotopliwych „Polam", Warszawskie Zakłady Farmaceutyczne produkowały leki, w miejscu przedwojennego browaru Haberbusch i Schiele rozlewano piwo „Królewskie", a ze Stołecznych Zakładów Mleczarskich (potem Zakładów Mleczarskich „Wola") wyjeżdżał świeży nabiał. W 1951 r. na terenie Fortu Wola powstały Zakłady Mechaniczne im. Marcelego Nowotki, gdzie produkowano min. silniki czołgowe.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/9/6913/1 (daw. 1-U-6913)
Ulica Wolska przy rogatkach wolskich. Widoczne tramwaje linii „21" i „16"
1928-1939



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/40/0/14/31/1 (daw. 40-W-31-1)
Aleja Rewolucji Październikowej (ob. Prymasa Tysiąclecia) przy skrzyżowaniu z ul. Kasprzaka. W tle widoczny tramwaj skręcający z alei w Kasprzaka.
1973

Wola odzyskała swój przedwojenny, przemysłowy charakter, ale znacząco zmienił się układ ulic. Powstała trasa W-Z, flagowa inwestycja drogowa powojennej Warszawy. Planiści wytyczyli jej przebieg z przebiciem przez Wolę. Budowa trasy przekierowała „potoki ludzkie" i wymusiła zmianę nawyków. Do Śródmieścia nie jeździło się już ulicami Wolską i Chłodną, ale nową trasą, odchodzącą od starego przebiegu Wolskiej i przecinającą dawne Leszno na wysokości Wroniej. Ta decyzja ostatecznie pogrzebała przedwojenny „Kercelak" i tym samym dzielnica straciła swój najbardziej charakterystyczny plac handlowy, który po wojnie działał w okolicach Siennej i Żelaznej. Tramwaje nie jeździły już ulicą Brylowską, tylko kończyły przy Dworskiej.

Sprawna komunikacja dla klasy robotniczej

Ta część miasta dynamicznie się rozwijała, powstawały kolejne osiedle, mieszkało coraz więcej osób, sprawna komunikacja miejska była więc przedmiotem troski komunistycznych władz stolicy. Przecież to w tej dzielnicy zlokalizowano wiele zakładów przemysłowych, a słaby dojazd do fabryk mógł wpływać na jakość wykonywanej pracy.

Nic dziwnego, że w głos robotników wsłuchiwano się szczególnie uważnie. Na miejsce jubileuszowego, 75. posiedzenia Komisji Komunikacyjnej Stołecznej



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/40/0/14/31/2 (daw. 40-W-31-2)

Aleja Rewolucji Październikowej (ob. Prymasa Tysiąclecia) przy skrzyżowaniu z ul. Kasprzaka. W tle widoczny tramwaj skręcający z Kasprzaka w aleję.

1973

Rady Narodowej wybrano zakłady „Nowotki". Po raz pierwszy uczestniczyli w nim m.in. przedstawiciele wolskich zakładów pracy, a gorąco dyskutowano o potrzebie poprawy komunikacji miejskiej w tej części miasta. Już wtedy, jak pisał „Express Wieczorny", co piąty warszawski autobus i tramwaj obsługiwały tę najbardziej uprzemysłowioną dzielnicę. Jednak to okazywało się dalece niewystarczające, a jak zgodnie twierdzili przedstawiciele wszystkich wolskich zakładów, zła komunikacja ujemnie wpływa na produkcję. Gazeta zapowiadała jednak nadchodzące usprawnienia, które miały przynieść radykalną poprawę sytuacji.

Wtedy budowano już nową jezdnię i torowisko na ulicy M. Kasprzaka, które razem z torami na Prostej miało dać nowe, prostsze połączenie Woli ze Śródmieściem. Robotnicy dostali prezent świąteczny – zmiany tras tramwajowych zaczęły obowiązywać 4 grudnia 1963 r.

Tramwajami można było pojechać prosto aż do obecnego ronda I. Daszyńskiego. W drugą stronę trasa kończyła się na tymczasowym krańcu NOWO-BEMA (Nowo Bema nazywano ulicę równoległą do Bema ale po drugiej stronie torów kolejowych linii obwodowej), a składy, według polecenia podpisanego przez dyrektora Zbigniewa Lilpopa, zawracały tam „na trójkąt". Było też połączenie Kasprzaka-Wolska ulicą Skierniewicką ale tramwaje zniknęły z Bema. Zmieniły się trasy linii 5-bis, 10, 11, 16 oraz 19. Dostępne były wtedy bilety miesięczne oraz karty pracownicze, ważne na konkretne linie, dlatego dyrektor Lilpop nakazywał też, by były one ważne zarówno na starych, jak też nowych trasach. Służba ruchu miała informować pasażerów o wprowadzonych zmianach.

Długoletnie plany

Inwestycja była długo wyczekiwana przez warszawiaków. Władze miasta świętowały to wydarzenie i, jak to w minionym ustroju, odbywały się „akademie ku czci". Gazeta „Express Wieczorny" donosiła, że na uroczystości byli obecni przedstawiciele Stołecznej i Wolskiej Dzielnicowej Rady Narodowej, Komitetu Wojewódzkiego i Komitetu Dzielnicowego PZPR, a nawet Dowództwo 1 Zmechanizowanego Praskiego Pułku Piechoty. „Dyrektorzy licznych zakładów pracy i szkół, znajdujących się przy tej arterii podziękowali budowniczym, iż tak piękną ulicę podprowadzili im pod same bramy. Również podziękowanie i wyrazy uznania otrzymali od Prezydium St. RN żołnierze pracujący przy budowie. Dostali od władz miejskich podarunki", pisała w grudniu 1963 r. stołeczna popołudniówka.

Autor opisywał też, jak w przyszłości, dzięki tej inwestycji, zmienią się możliwości poruszania po Warszawie. W następnym roku miała być dokończona budowa na odcinku od ulicy Towarowej do Świętokrzyskiej. Wtedy miała być też dokończona przebudowa ulicy Towarowej, na odcinku od M. Kasprzaka do Okopowej. W przyszłości, po wybudowaniu mostu Świętokrzyskiego, do centrum Pragi miała wieść „jasna, długa i prosta" arteria.

Jak zapowiedzieli, tak też zrobili (no prawie wszystko, bo przecież most został wybudowany dopiero w 2000 roku). Niemal równo rok później (3 grudnia 1964 roku) otwarty został, przebity przez stanowiące w większości ruiny zabudowania Woli, nowy odcinek ulicy Prostej łączący M. Kasprzaka ze Świętokrzyską i J. Marchlewskiego (dziś al. Jana Pawła II, w miejscu obecnego ronda ONZ). Na jezdni ułożono torowisko tramwajowe, które połączyło trasy biegnące z zachodu na wschód i z północy na południe. Dobudowany został zjazd z ulicy J. Marchlewskiego w stronę M. Kasprzaka oraz tory na Nowo Bema, do Wolskiej.

Dyrektor Ruchu MZK Jan Schulz mógł wydać Zarządzenie Wykonawcze nr 60/64, zmieniające trasy tramwajów linii 11 oraz 8. Te pierwsze miały jechać z pętli NOWO-BEMA na MARYMONT ulicami Kasprzaka - Marchlewskiego - Stawki - Nowotki - Mickiewicza. Z kolei, tramwaje linii nr 8 na odcinku Woli jechały bezpośrednio od Alej Jerozolimskich przez Towarową – Świerczewskiego – Wolską. Tramwaje ominęły dzięki temu odcinek trasy, wiodący ulicami M. Kasprzaka i Skierniewicką. Jak podaje serwis trasbus.com zmiana trasy nastąpiła zgodnie z żądaniami mieszkańców Woli.

Na wiele lat układ linii tramwajowych w tamtej okolicy pozostał bez zmian. Z czasem pojawiło się połączenie torowe z ulicą J. Marchlewskiego w obydwu relacjach a pętla na Nowo Bema została przesunięta do Wolskiej. Nowe nazwy dostały ulice – Nowo Bema i znajdująca się przy niej pętla zyskały nazwę alei Rewolucji Październikowej. Od połowy lat 80. ta pętla tramwajowa zmieniła nazwę na Osiedle Wolska, natomiast trasy



fot. L. Peczyński

Pozostałości torów tramwajowych wzdłuż ulicy Bema.

2020

tramwajów nie ulegały zmianie (poza skierowaniem linii 11 przez Broniewskiego na Piaski a następnie do Huty). Dodatkowo, 2 września 1985 roku na pętli Osiedle Wolska pojawiła się kolejna linia 42 (Osiedle Wolska – Żerań FSO).

Nietypowe zielone torowisko

Pod koniec lat 80-tych pełną parą ruszyła budowa wewnętrznej obwodnicy Warszawy i linia tramwajowa zaczęła drogowcom bardzo przeszkadzać. Tramwaje uznano za przestarzały środek transportu, przyszłością miała być komunikacja samochodowa, a w transporcie publicznym – autobusy. Zapadła decyzja o zawieszeniu kursowania tramwajów na ulicy M. Kasprzaka i w alei Rewolucji Październikowej na odcinku od Skierniewickiej do Osiedla Wolska – ostatni skład przejechał tamtędy przed wakacjami 1990 r. Potężna inwestycja trafiła na zły moment. W Polsce szalał kryzys gospodarczy, na wszystko brakowało pieniędzy, więc budowę przerwano. Przez kilka lat stały same słupy pod przyszłe estakady, a tramwaje w dalszym ciągu nie mogły jeździć. Budowa ruszyła z powrotem dopiero w 1997 r., a estakady nad al. Prymasa Tysiąclecia (ta nazwa obowiązuje od grudnia 1990 roku) oddano do użytku w 2000 roku. Tory na nieczynnym fragmencie trasy przysypano ziemią i zamieniono w trawnik. Wiszące nad zieleńcem linie trakcyjne były jedną z większych osobliwości komunikacyjnych stolicy.

Dziś po pętlach tramwajowych, które przez lata „obsługiwały" mieszkańców i robotników Woli nie zostały widoczne ślady. W miejscu dawnej pętli Osiedle Wolska, na wysokości ronda Z. Lubomirskiego, wznoszą się estakady i jest jezdnia al. Prymasa Tysiąclecia. Zamiast wcześniejszej pętli, zlokalizowanej bardziej na południe, przy skrzyżowaniu ulic Bema i Prądzyńskiego, wznosi się budynek pod adresem Bema 71. A tam, gdzie była pętla Czyste, jest niewielki skwer. ■

Źródła:

www.trasbus.com

www.tramwar.com

Express Wieczorny: nr 285/1963; 18, 232, 289/1964; 163/1977

Okólniki i Zarządzenia Miejskich Zakładów Komunikacyjnych



fot. ZTM
ulica Kasprzaka
2021

ZAKRĘCENI POSZUKIWANI

NOWOCZEŚNI, DOŚWIADCZENI, ZDECYDOWANI

Pomożemy Ci zdobyć **uprawnienia**

Zapłacimy za Twój kurs

Zeskanuj kod **QR**
i dowiedz się więcej



Oferujemy atrakcyjne wynagrodzenie i ciekawą pracę.

Więcej informacji znajdziesz na warszawa.praca.gov.pl/kierowcy

---





Urząd Pracy
m.st. Warszawy

















zakochaj się
w Warszawie